

SOLO MOTO

& Custom

T r e i n t a

Comparativo Hi-Sport



148
PAGINAS

315
Km/h

Para
Volar
Kawasaki ZX-12R
Derbi Senda R 50

Yamaha YZF 1000
Honda CBR 900
Kawasaki ZX-

Magni 1200 S
Piaggio Zip 50/2T
Münch Mammut 2000
Mundial de Velocidad y SBK

Easy Rider-Kainzinger V-Max 1680-Ducati M900 Turbo PCS-Harley Special JSD 1550-Entrevista Harley David

Custom

El preparador alemán ha rediseñado por completo una V-Max, para dejar en ridículo a más de una potente superbike actual...



KAINZINGER V-MAX 1680

SI TIENES UNA V-MAX Y TE ESTÁS CANSANDO DE QUE EN LOS PIQUES DOMINGUEROS LA GENTE TE PASE POR ENCIMA EN LAS ZONAS DE CURVAS, PORQUE TU MÁQUINA NO ES LA APROPIADA PARA TUMBAR, UN MECÁNICO ALEMÁN TE PROPONE HACERLE UNA BUENA CURA DE ADELGAZAMIENTO Y POTENCIACIÓN... PARA DAR SUSTOS EN CURVAS.

Roland Brown

Fotos: Phil Masters

adaptación: Drag King



Herbert Kainzinger se formó como preparador de motores de 4 tiempos en los campeonatos alemanes de producción, y cuenta con una década en el Mundial de Velocidad, como jefe de mecánicos de Jochen Schmid y Ralf Waldmann. Pero como los dos tiempos no le gustaban nada, cuando juntó dinero suficiente para montarse un taller, se retiró a preparar los aparatos que le gustaban, y cuanto más potentes, mejor.

En su taller de Bürstadt, cerca de Frankfurt, nos decía... *"No entiendo cómo Yamaha ha construido tantos motores diferentes, porque ninguno es tan bueno como el de la V-Max. Su entrega de potencia es bestial y su configuración en V a 90 grados le hace tener un par máximo que no iguala ningún otro tetracilíndrico..."*.

RECONSTRUIDA POR COMPLETO

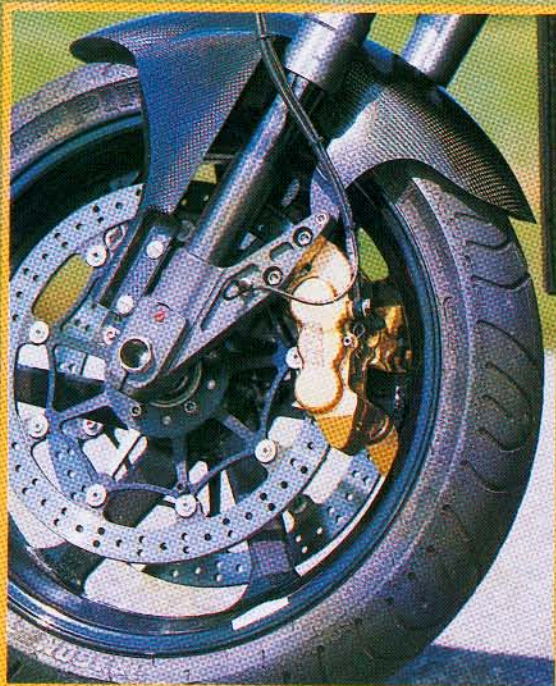
La primera vez que contemplas a su criatura no sabes qué mirar con detalle primero. Los ojos se te van de un lado a otro, vas escaneando sus partes con la mirada y el cerebro no da abasto a toda la información que recibe. Debes hacer un *output* para comenzar de nuevo poco a poco.

Encerrado dentro de un chasis muy modificado y con gruesos refuerzos laterales, hay un motor V-Max, pero retocado por las expertas manos de Herbert. El diámetro de los pistones ha pasado de los 76 mm originales a 90 mm al montar unos suministrados por Cosworth y obtenerse 1.680 c.c. El bloque se ha tratado al Nikasil, se han trabajado las culatas, las válvulas son de titanio y la compresión es de 13,6 a 1 (antes 10,5). Las bielas son del especialista austriaco Pankl, que trabaja en preparaciones de Superbike y F1 auto. La alimentación está a cargo de 4 carburadores Keihin de 41 mm, que conservan su alimentación *con efecto turbo* cuando las válvulas de admisión del cilindro contrario están cerradas. El gran radiador procede de un BMW Serie 5.

Todo esto ha llevado al motor de la V-Max a ofrecer 189 CV de potencia máxima y más de 18 kgm de par... prácticamente desde las 3.000 vueltas.

¡Ah!, la caja de cambios es de serie, pero el sistema de la transmisión por cardán ha sido sustituido por un ingenioso sistema que entrega la potencia a un piñón, con lo que la transmisión final es por cadena y con ello pierde más de 20 kilos de peso.

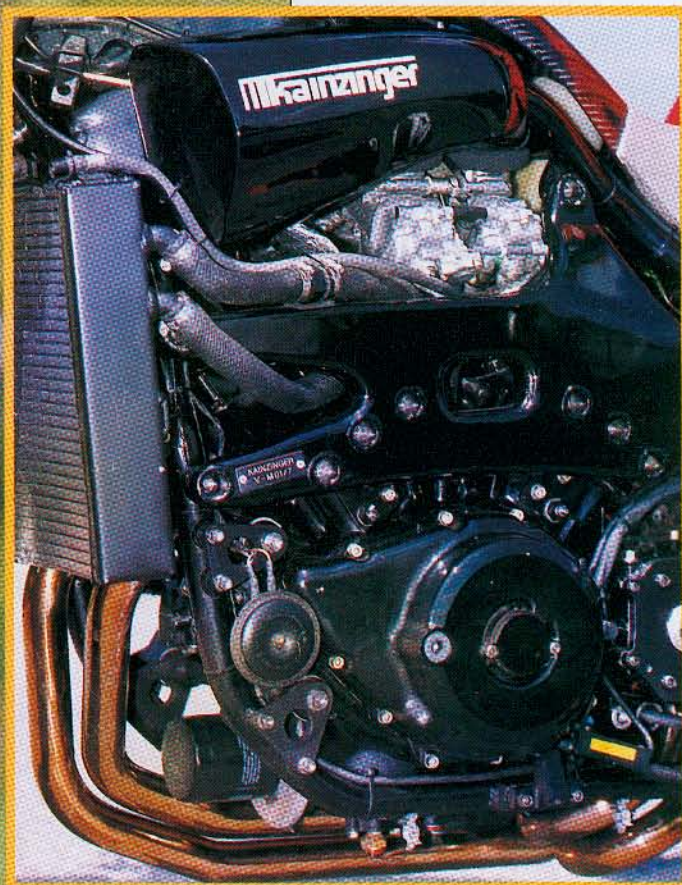
El chasis, aparte de los refuerzos ya mencionados, no se parece casi nada al de una V-Max. Su geometría de dirección es radical, con 24 grados y 96 mm de lanzamiento, casi el de una RR Superbike. El basculante de aluminio reforzado es de una Yamaha, pero Herbert, tras realizarle tantas modificaciones, no recuerda por cuál se decidió. Esto deja a su bestia en una distancia entre ejes muy deportiva: 1.410 mm, ¡sólo 5 más que una Fireblade 900 RR!



La impresionante frenada está a cargo de material facilitado por PVM, con pinzas de 6 pistones.



Con pistones Cosworth, bielas Pankl, bloque de 1.680 c.c., cuatro Keihin de 41 mm,... se consiguen 189 CV de potencia...



El bloque motor está emparedado por los enormes refuerzos que dan rigidez al chasis.

El resto de la parte ciclo es de gran calidad: la horquilla delantera WP, los dos amortiguadores posteriores TechnoFlex, los discos y pinzas PVM con pinzas de seis pistones delante, llantas de magnesio,... y carbono de la mejor ejecución, para las pocas fibras y doble silencioso que ostenta esta especialísima V-Max.

¡¡¡DE LOCURAAAAA!!!

Herbert Kainzinger me avisó de la tremenda potencia que tiene su máquina: "Si te gusta darle al gas, aparte de poder salir cruzado de la mayoría de las curvas, una goma no dura ni 2.000 km haciendo buen uso de ella... Las que monta son nuevas. ¡Ojo, cógete fuerte!".

La prueba transcurrió por una revirada y solitarias carreteras cercanas al taller de Herbert, con un poco de autopista para ver qué tal se portaba a alta velocidad.

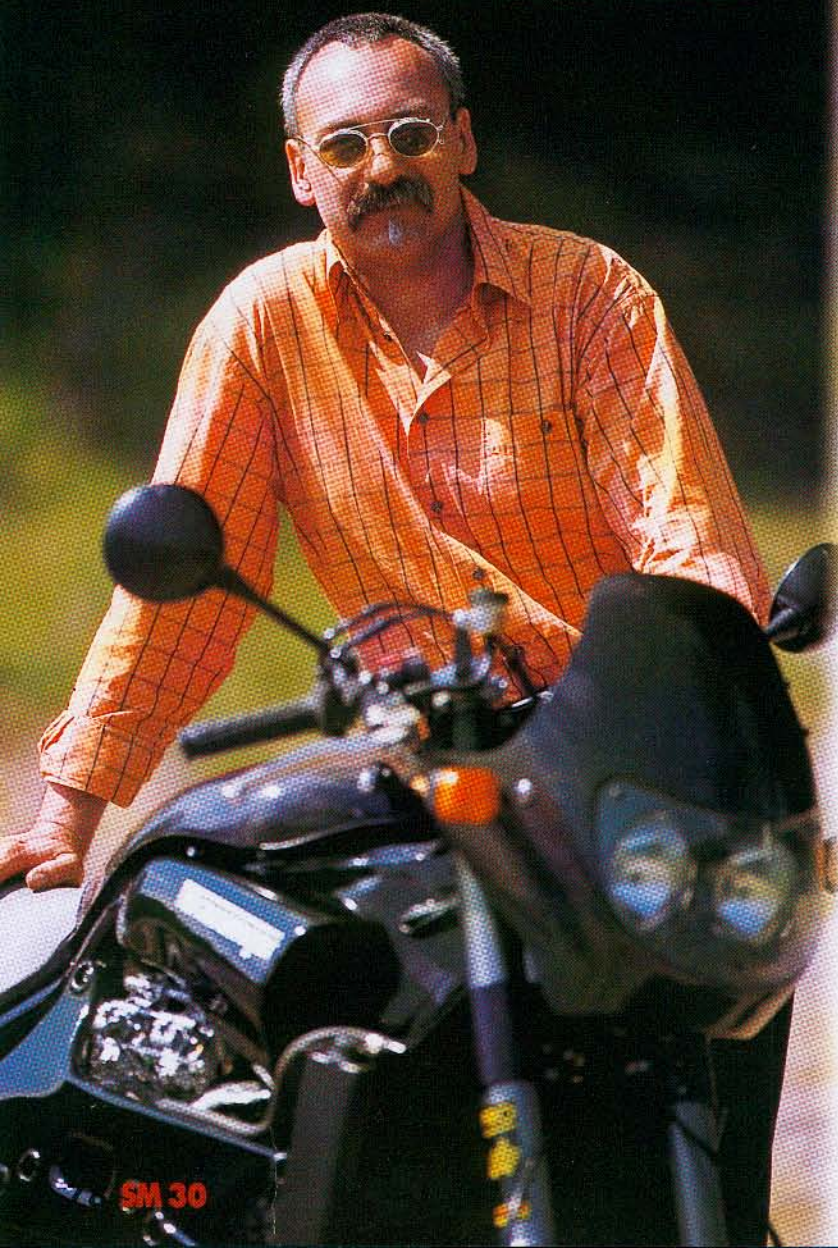
Lo primero que sorprende al ponerla en marcha es el impresionante sonido de sus dos silenciosos de carbono, que fluyen por la derecha. Al ralenti parece una furgoneta con el escape agujereado, pero al mínimo golpe de gas, el motor se asemeja a un monstruo que quiere salir de su jaula de acero. No menos impresionante es el sonido de la admisión, que queda justo delante del asiento, entre las dos rodillas.

La aceleración de la K-Max (Kainzinger-



El carbono de calidad luce por toda la moto, sillín-colín, cupulina, silenciosos, falso depósito,...

Herbert Kainzinger, de jefe de mecánicos del Mundial de Velocidad a preparador de máquinas especiales.



Transmisión final por cadena, basculante de aluminio y amortiguadores dual TechnoFlex.

Max) es bestial. Casi instantáneamente llega a los 100 km/h y, en menos de 300 metros, ya está en 200 km/h y aún tienes que colocar la cuarta velocidad. En autopista la puse casi a 290 de marcador y aún le quedaba estirada de quinta. Herbert dice que la ha puesto a más de 300 varias veces, y algunos de sus clientes afirman que la han cronometrado a 315 km/h con un poco más de protección que el carenadito que lleva la moto particular del preparador alemán. Y es que la fuerza del viento a 300 por hora casi no te deja moverte y parece que te va a arrancar de un momento a otro de la moto.

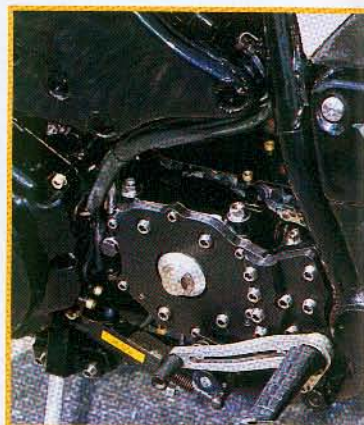
Las zonas de curvas llegaron y pasaron rápidamente sin que notase que iba sobre una V-Max. Su peso de 187 kilos en seco no tiene que envidiar nada a las actuales mil RR, pero su reparto de pesos no es tan neutro como en ellas, pues no está pensada para la competición. Aun así, la K-Max es impresionante para llevar en curvas. Sus Pirelli Dragon Corsa se pegan al suelo, las suspensiones la mantienen como sobre raíles (un poco seca la trasera al no ser progresiva) y la frenada, con material 100 % PVM, es como para quitar el hipo, no frena, se detiene donde tú quieres y las apuradas son bestiales y hacen botar la rueda trasera. Una rueda con la que se debe tener un tacto exquisito de gas, pues cuando la caballería empuja, la hace ir de lado, aun sobre asfalto con buen grip.

RECOMENDABLE

Si quieres dar sustos a los moteros con RR de última generación y dejarlos muy atrás en aceleraciones, esta impresionante streetbike realizada sobre la base de una V-Max te lo va a permitir. Los únicos puntos en contra son el precio a que se hace pagar el preparador alemán y el consumo... pero quedarán rápidamente amortizados por el gustazo que se dará su propietario. ●



Instrumental tan vanguardista como la K-Max y un amortiguador de dirección para evitar meneos indeseados.



Los cambios efectuados en la transmisión final han sido diseñados por el mismo Kainzinger.

Ficha técnica

Preparador	Herbert Kainzinger, Fordthausstrasse 22A, D-68642 Bürstadt, Alemania. Tel.: +49 62 06 963 298, fax +49 62 06 297 E-mail: <kainzinger@t-online.de>. Internet: <www.kainzinger.com>.
Moto base	Yamaha V-Max 1200
Motor tipo	4 cil. V 90° 4T LC DOHC 16V
Diámetro x carrera	90,0 x 66,0 mm. x 4
Cilindrada	1.680 c.c.
Potencia máxima	189 CV
Par máximo	18,5 kgm.
Alimentación	4 Keihin de 41 mm.
Arranque	Motor eléctrico
Encendido	Digital CDI
Embrague	Multidisco en aceite reforzado
Caja de cambios	5 relaciones
Transmisión secundaria	Cadena sellada
Tipo chasis	Doble cuna en tubo redondo V-Max reforzado
Geometría dirección	24 grados y 96 mm.
Basculante	Tubo de aluminio sección trapezoidal reforzado
Suspensión delantera	Horquilla invertida WP ajustable 3 vías, 41/130 mm.
Suspensión trasera	2 amortiguadores TechnoFlex 100 mm. ajustables tres vías
Freno delantero	2 discos PVM de 320 mm., pinzas PVM de 6 pistones
Freno trasero	1 disco PVM 254 mm. pinza 2 pistones
Llantas	De magnesio, 3,50 x 17 y 6,00 x 17
Neumáticos	Pirelli Dragon Corsa 120/70 ZR17 y 190/55 ZR 17
Distancia ejes	1.410 mm.
Peso en vacío	187 kilos
Depósito gasolina	16 litros